Konto P. K. O. 180.374.

Opłata pocztowa uiszczona gotówk.



DROGOWIEC

ORGAN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO PRACOWNIKÓW DRÓG KOŁOWYCH RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ IM. MARSZAŁKA JÓZEFA PIŁSUDSKIEGO

Nr. 1 (35) STYCZEŃ 1937 R. ROK V.

W rocznicę powstania 1863 roku

W dniu 22 stycznia upłynęło lat 74, kiedy garść walecznych najlepszych synów ojczyzny poszła w lasy ze świętą pieśnią „Jeszcze nie zginęła", bagnetem, kosą i szablą przypomnieć Europie żeśmy niepodlegli:

Siedemdziesiąt cztery lata mija od historycznej daty 1863 r., kiedy Naród porwał za broń, aby bronić swych praw do życia.

Ponad łyse głowy aferzystów—dyplomatów, ponad obliczenia, zdrowy rozsądek, wbrew ostrzeżeniom, przeciw regularnym wyekwipowanym we wszelaki rysztunek bojowy karnym szeregom, powstała garść szaleńców..... !!!Uratowali Honor Narodu!!!

— — — — — — — — — — — — — — —

W krótkim szkicu nie można choć pobieżnie omówić znaczenia powstania roku 1863. Nie ulega kwestji dyskusji, że z punktu widzenia wojskowego, powstanie nie były należycie przygotowane.

Brak pieniędzy na zakup broni, brak wyszkolonych kadr oficerów, wreszcie brak zrozumienia wśród licznych warstw Narodu to wszystko w sumie składało się na wynik, który z góry można było przewidzieć.

Potężna Rosja, na usługach swych mająca już nie dziesiątki, ale setki tysięcy wyćwiczonych żołnierzy, zdusiła wyzwoleńczy, bojowy ruch powstańczy. Zaskrzypiały znów szubienice, zabrzęczały kajdany, zapełniły się drogi „kibitkami" na... Sybir... Nieliczne partje powstańcze, opierały się blisko 2 lata najezdzcy.

Ale choć bezpośrednich, namacalnych korzyści Naród po roku 63 nie mógł zarejestrować, choć najlepsi synowie ojczyzny, bądź polegli w walce bądź, zginęli na szubienicy, czy też w kazamatach, Naród okupił krwią swój honor, Naród zadokumentował swą niezłomną wolę do życia samodzielnego, przypomniał trzaskiem kul karabinowych, że żyje i krwawo protestuje przeciwko hańbie rozbiorowej.

Bo te siły ducha są w swym działaniu wszechpotężne.

Te siły prowadziły nas do boju o wolność ojczyzny po przez pola Racławic, Samosierny, Stoczka i Grochowa, aż po śnieżne drogi Sybiru i murów Szlissenburga.

Te siły przeciwstawiły się wynarodowieniu naszych braci z Wielkopolski i Górnego Ślązka.

Te siły pozwoliły przetrwać na Podlasiu i na Wileńszczyźnie, te siły stanowiły o wygranej w roku 1918 — 1920.

— — — — — — — — — — — — — — —

Pomni tradycji swych ojców poszli najlepsi z synów ojczyzny w roku 1863 walczyć za wolność, walczyć za cały Naród.

A wielkość czynu Ich tkwi w pierwszym rzędzie w tym, iż z góry wiedzieli, że przemocy fizycznej ulec muszą.

Na straconej reducie zapalili stos ofiarny i krwią żywą, i własną krwią sycili, aby płonął, aby oświetlił ciemny widnokrąg, aby Europa wreszcie uwierzyła żeśmy nie umarli.

A poprzez bory i lasy popłynęła znów bojowa pieśń . . . „Jeszcze nie zginęła" . . .

Milczeć nie można

Od kilku już miesięcy na łamach Drogowca opisywaliśmy i poruszaliśmy dość obszernie sprawę stabilizacji pracowników drogowych.

W poprzednim artykule p. t. „Na marginesie ustawy samorządowej" stwierdziliśmy, że pracownicy drogowi, a ściślej mówiąc warunki ich egzystencji tą drogą nie zostaną ustabilizowane.

Wysuwane postulaty przez pracowników drogowych w pierwszym rzędzie sprowadzają się do trzech zasadniczych żądań.

I.

Minimum egzystencji pracownika drogowego winno przynajmniej odpowiadać najniższej kategorii pracownika samorządowego t. j. na Zł. 100.— miesięcznie.

Z całym naciskiem należy podkreślić trudną, uciążliwą i niezmiernie odpowiedzialną pracę dróżnika, gdzie przeciętnie przydzielony mu odcinek 7 kilometrów drogi, wymaga nietylko wytężonej pracy, ale i pewnych wiadomości fachowych, nabytych drogą praktyki życiowej, a to szczególnie w okresach letnich przy przeprowadzaniu konserwacji dróg, i związanych z tym czynności nadzorczych, pełnionych przez dróżnika, nad podległą mu partią robotników sezonowych.

W projekcie więc ustawy samorządowej należałoby uzupełnić odpowiedni artykuł (art. 31) przez wyraźne stwierdzenie, że wynagrodzenie pracowników drogowych (dróżników) w powiatowych związkach samorządowych nie może być niższe od uposażenia zasadniczego XIV grupy przewidziane w art. 12.

II.

Ponieważ dotychczasowe przepisy o ubezpieczeniach społecznych nie zabezpieczają w odpowiednim stopniu dróżników, którzy po dojściu do 60 roku życia znajdują się niejednokrotnie w strasznych warunkach materialnych, to też taka sytuacja winna ulec gruntownej zmianie, a to przez zmianę odnośnego artykułu (31) w projektowanej ustawie samorządowej w tym duchu, iż pracownicy drogowi kontraktowi (dróżnicy) po 10 latach służby automatycznie przechodzą na etat funkcjonarjuszów samorządowych i to w/g. XIV grupy uposażeń.

III.

Zważywszy, że władze kierownicze powierzają pracownikom drogowym utrzymanie porządku nietylko o charakterze technicznym, to jest konserwacji danego odcinka, względnie nadzór nad budową nowego, lecz i w sensie t. zw. policyjnym, to jest regulacja ruchu i przestrzeganie porządku o charakterze ogólnym, zachodzi bezwzględna i niepodlegająca dyskusji konieczność, jednolitego umundurowania pracowników drogowych. Dotychczasowy bowiem stan, absolutnie uniemożliwia należyte wykonywanie tych funkcji.

Kierownicy zarówno pojazdów konnych, jak i mechanicznych, nie chcą się stosować do zarządzeń służby drogowej nie posiadającej żadnych oznak zewnętrznych.

Te trzy zasadnicze postnulaty tworzą zaledwie fundament na którym dopiero można stopniowo rozwiązywać skomplikowany i zawiły problem pracowników drogowych.

Bez uwzględnienia jednak tych zasadniczych postulatów, nie może być mowy o poważniejszym traktowaniu problemu dróg w Polsce. Aż do znudzenia powtarzamy, że całkowicie zdajemy sobie sprawę z trudności budżetowych odnośnych powiatów.

Ale wszak wysuwane przez nas postulaty są dyktowane wymogami życia, pozbawione cienia demagogii, uwzględniając nasze możliwości właśnie płatnicze.

Wszak pracownikom drogowym, jeśli naprawdę mają spełniać należycie swą pracę, należy zapewnić minimum egzystencji. Straty materialne, powstałe na skutek wykonywania pracy przez ludzi wynagradzanych poniżej minimum egzystencji, są napewno większe, jakby to napozór się zdawało. Praktycznie można to wszystko wyliczyć z ołówkiem w ręku.

Aby nas kto źle nie zrozumiał należy dodać, że straty te mają swe źródło w trudnościach technicznych, jakie stwarza nędzna egzystencja pracownika drogowego. Dziś pracownik drogowy, jeśli ma stać na wysokości zadania, musi iść z duchem czasu. Szybkość przenoszenia się z jednego krańca odcinka na drugi, konieczność posługiwania się środkami lokomocji mechanicznej, wzmożone tempo prac kontrolnych, należyte wykorzystanie podległej mu partii robotników sezonowych, nadanie sobie w tym wypadku odpowiedniej powagi, kontrola pojazdów mechanicznych czy też konnych, inaczej mówiąc wogóle wszelkiego ruchu na drogach, wymaga od pracownika, któremu powierzono te funkcje pewnych i zdolności nabytych drogą praktyki, oraz pewnego zamiłowania pracy. Tych wszystkich obowiązków nie wykona należycie, mimo jak najlepszych chęci pracownik płatny poniżej minimum egzystencji, pracownik niepewny jutra, pracownik nie mający zapewnionej jako tako starości dla siebie i swej rodziny.

Problem dróg w Polsce stał się już głośny, narazie mówimy przynajmniej dobrze, że przez powszechny głos prasy wszelkich odcieni, popularyzujący waż-

kość zagadnienia, wszak po słowach muszą przyjść czyny.

Ale o problemie pracowników drogowych w Polsce precz głucho.

Nietylko bowiem patrzymy z za biurka na szosę, ale i na pracownika drogowego.

Tu i owdzie ukaże się jakiś artykuł zlekka omawiający tę palącą sprawę i znów miesiącami cisza. A w zimie „bezradnie rozłożone ręce i magiczne słowo budżet". Odpowiedź wszystko mieszcząca i dobrą wolę i zrozumienie, ale i bezradność. A my twierdzimy niezmiennie, że są pewne konieczności, na które pieniądze winny się znaleźć. I nasze rozumowanie jest nieco inne.

Jeśli dojdziemy do przekonania, że w interesie ogólnym leży jaknajrychlejsze, choćby częściowe uwzględnienie wysuniętych wyżej postulatów, to wszak wtedy musimy znaleźć środki. Tak jak muszą się w interesie państwa znaleźć pieniądze na wojsko, policję, oświatę i t. d.

Muszą!!! boć inaczej aparatura państwowa nie mogłaby normalnie funkcjonować, a naród nie mógłby istnieć jako państwo.

Czyż trzeba dyskutować, że wysuwane przez nas postulaty winny być uwzględnione jaknajrychlej i to choćby z punktu widzenia racji Państwa naszego.

J. M.

O stabilizację dróżników

W numerze 11 — 12 (32 -- 33) „Drogowca" pisaliśmy w artykule „Na marginesie ustawy samorządowej", o konieczności ustabilizowania pracowników drogowych, wykazując ważkość zagadnienia.

Na tym miejscu chcemy omówić zagadnienie stabilizacji pracowników drogowych, ale od strony ich kwalifikacji. Stan taki jaki jest, dłużej trwać nie powinien dla przyczyn, które zawsze podkreślamy, a mianowicie: że zagadnienia drogowe wiążą się ściśle z zagadnieniami pracowników drogowych.

Ilekroć zwraca się uwagę osób zainteresowanych na niskie uposażenie dróżników otrzymuje się niezmiennie odpowiedź, że jest to pracownik fizyczny niewykwalifikowany. Jeżeli zapytać natomiast o stan kwalifikacji dróżników, pp. drogomistrzów lub techników, to ci nieco odmienne wygłaszają zdanie, przytaczając szereg przykładów zaczerpniętych z życia, a które sprowadzają się do jednego mianownika: „dróżnik jest bezpośrednim nadzorcą nad robotnikami, sezonowymi przy ich pracy na szosie".

Widzimy, że zachodzi tu rażąca rozbieżność opinii co do kwalifikacji fachowej. Rozbieżność, którą bardzo łatwo sobie wytłumaczyć, a która musi istnieć do czasu ustawowego uregulowania wymagań, jakie powinny być stawiane kandydatowi na dróżnika względnie pełnienie funkcji dróżnika. Organizacja nasza rozumiejąc, że brak w tym względzie przepisów jest przysłowiową kulą u nogi, ma jako jeden z głównych celów, szerzenie oświaty zawodowej. Zadanie ciężkie nietylko przez swój ogrom, lecz i wobec braku jakichkolwiek wzorów lub choćby wynurzeń czynników ministerialnych, odnośnie wymagań w tym względzie.

Ponieważ jak wspomnieliśmy, stanu takiego dla dobra ogólnego nie można przeciągać i chwila obecna jest dostatecznie późna, należy przyjąć i omówić nasze postulaty i nasze wymagania.

Jako punkt wyjścia weźmy chwilę obecną.

Jak wyżej wspomnieliśmy dróżnik po przepracowaniu pewnego czasokresu staje się siłą wykwalifikowaną. Jako czasokres, będący teoretycznym sprawdzianem wykwalifikowania postawilibyśmy okres 5-letni, czyli, że dróżnicy, którzy przepracowali na szosach lat 5 automatycznie staliby się pracownikami wykwalifikowanymi.

Ale co zrobić z tymi, którzy jeszcze 5 lat pracy nie mają. Dla tych dróżników Związek podjąłby się zorganizowania kursów korespondencyjnych, wg. programu ustalonego przez zainteresowane ministerstwa: Min. Komunikacji, Oświaty i Spraw Wewnętrznych. Czas takiego kursu określilibyśmy na dwa dwuletnie turnusy miesięcy zimowych, t. j. od 15 listopada do 15 marca. Ażeby naukę urealnić należałoby wprowadzić rodzaj seminariów raz w miesiącu w okresie nauki, pracami którego kierowałaby osoba wskazana przez kierownika Pow. Zarządu Drogowego i zatwierdzona przez Min. Komunikacji. Egzaminy poturnusowe możnaby zorganizować z obszarów wojewódzkich w siedzibie województwa. Skład komisji egzaminacyjnej wyobrażamy sobie jako ciało 4-osobowe, a mianowicie: przedstawiciel Min. Komunikacji, Województwa, delegat Min. Oświaty i z głosem doradczym, delegat Związku.

Po przejściu obu egzaminów dróżnik stawałby się pracownikiem wykwalifikowanym.

Instytucję kursów uważamy za jednorazową, powołaną do spełnienia określonej funkcji. Tymbardziej więc należy się zastanowić, skąd brać w przyszłości

odpowiednich kandydatów na dróżników, którymi trzeba zastąpić ubytek naturalny wśród pracowników drogowych i którymi trzeba będzie obsadzić nowe odcinki tak dróg bitych, jak i gruntowych (gminnych).

Trudno wymagać od człowieka, który z racji swych funkcyj będzie rzemieślnikiem, ażeby kończył wydział budowlany szkoły technicznej. A zakładów o niższym poziomie na wzór szkół rzemieślniczych dla kształcenia pracowników drogowych niema.

Ponieważ na inicjatywę prywatną liczyć nie można już choćby ze względów finansowych uczniów, obowiązek ten winien przyjąć na siebie Zw. Samorządowy. Projekt taki nie jest chimerą ani żądaniem do poświęceń. Pamiętajmy, że organizacje kupieckie chcąc mieć fachowy personel prowadzą szkoły handlowe czy kupieckie. A ponieważ istnieje założenie już realizowane, że szosami opiekują się samorządy terytorialne, na nich powinien spoczywać obowiązek dostarczania sił wykwalifikowanych.

Zdajemy sobie sprawy z możliwości finansowych samorządu. Tem nie mniej wysuniętego przez nas stanowiska będziemy bronić w imię słusznych praw pracowniczych i w imię interesu ogólnego, które jak zwykle tak i w tym wypadku są zbieżne i całkowicie pokrywające się.

W statucie naszym wypisaliśmy jako aksjomat szerzenia wiedzy zawodowej, rozumiejąc, że jest ona dźwignią do polepszenia warunków materialnych. Z drogi tej nie zejdziemy, a przeciwnie do realizowania naszych poczynań wezwiemy wszystkich ludzi rozumiejących nasze stanowisko, stanowisko ludzi mogących i umiejących godzić dobro jednostki z dobrem współobywateli.

Stanowisko nasze jako ze wszechmiar pożyteczne poparte zostało czynem realnym przez długi szereg pp. kierowników Pow. Zarządów Drogowych, wykorzystujących okresowe zebranie naszych oddziałów dla pogadanek i referatów na tematy fachowe, wygłaszane osobiście lub przez osoby upoważnione.

Groźne objawy

O znaczeniu dróg bitych dla życia gospodarczego i Państwa pisać nie będziemy, podkreślamy jedynie, że w ich budowę i utrzymanie wkładane są miliony złotych. Jasną tedy jest rzeczą, że każdy majątek więc i nasze drogi muszą być należycie strzeżone tymbardziej, że i nasza kultura drogowa jest jeszcze młoda i celem jej upowszechnienia w ostatnich czasach wydano szereg zarządzeń. Zdawałoby się, że tych prawd oczywistych, komu jak komu, ale kierownikom Pow. Zarz Drogowych ani przypominać, ani tłumaczyć nie należy. Niestety w praktyce jest inaczej i dlatego o smutnych, na szczęście sporadycznych wyjątkach, pisać musimy Musimy nietylko jako bezpośrednio zainteresowani, ale i jako obywatele, których nakazem społecznym jest piętnowanie posunięć, w konsekwencji przynoszących szereg szkód.

Za zło takie uważamy zwalnianie na okres zimowy. części dróżników, co naprzykład ma miejsce w jednym z powiatów województwa poznańskiego. Czy za fakt zwolnienia winę ponosi Przewodniczący Wydziału Powiatowego, czy Wydział Powiatowy, czy kierownik powiatowego Zarządu Drogowego, w to nie wchodzimy, gdyż od tego są kompetentne czynniki. Stwierdzamy tylko, że stan taki istnieć nie może.

Ciekawe czym kierowali się „owe gienialne głowy" przy przeprowadzaniu takich eksperymentów, gdyż inaczej tego nazwać nie można. Czy zimą na szosach jest ruch mniejszy, czy może mniej przy utrzymaniu roboty. Czy może dzień jest dłuższy i na poszczególnych dróżników można przeznaczyć większe odcinki do obsłużenia? Zdaje się, że wyżej przytoczone pytajniki pozostaną bez odpowiedzi. Jako kontr-argument posłyszymy jedną odpowiedź *„Budżet"*. Tak, ale to jest odpowiedź nietyle lakoniczna ile mechaniczna. Tym rzeczom trzeba się przyjrzeć bliżej, dokładniej, poważniej... wreszcie, poszukać innych oszczędności.

Boć przecież wypadek, o którym mówimy, dotyczy woj. Poznańskiego, gdzie mamy stosunkowo najwięcej dróg bitych, gdzie właśnie kultura drogowa i stawiane przez nią wymogi istnieją najdłużej. Czyż mamy dążyć do zrujnowania tego dorobku, na który składały się dziesiątki lat, posunięciami oszczędnościowemi dnia dzisiejszego.

Czy zarządzenia częściowego zwalniania pracowników na zimę przyczyniają się do zmniejszenia panującego na naszych szosach chaosu. A czy taki chaos nie istnieje? Czy jest wszystko już w porządku?

Czujemy się w obowiązku zwrócenia uwagi również na dziwne metody przeprowadzania reorganizacji przez Wydziały Powiatowe w Pow. Zarządach Drogowych, wyrażające się wymówieniem pracy wszystkim pracownikom drogowym, co ma ostatnio miejsce w jednym z powiatów województwa łódzkiego.

Nie jesteśmy uprawnieni do wglądania w gospodarkę Wydziałów Powiatowych, nie mamy zamiaru tego robić. Ale doprawdy jeśli problem drogowy ma być w Polsce poważnie dyskutowany, no to przecież— trzeba trochę więcej dbać o ludzi, którzy duszą i ciałem są zrośnięci z tą naszą drogą.

Czyż od pracowników, którym wymówiło się pracę można wymagać pracy takiej, jaką właśnie chcielibyśmy my, kierujący organizacją widzieć. Wszak te rzeczy rozwiązuje życie, a cała dyskusja sprowadza się do jednego ,,pracować i pracować — to wielka różnica".

Komunikat Zarządu Głównego

I) Dzięki uprzejmości Pocztowej Kasy Oszczędności (P.K.O. otrzymaliśmy kalendarzyki dla naszych Członków na rok 1937.

Niechaj kalendarzyk, jako rzecz codziennego użytku przypomina nam nieustannie o wielkiej idei oszczędności, która jest podstawą dobrobytu jednostki, a po przez dobrobyt jednostki o budowie potężnego Państwa.

Na tej drodze składamy P. K. O. w imieniu swych członków staropolskie „Bóg zapłać"

II) W związku z zakończeniem roku kalendarzowego Zarząd Główny poleca wszystkim Zarządom Oddziałów sporządzić i nadesłać jaknajśpiesznej sprawozdania kasowe za rok 1936.

Sprawozdania kasowe winny być zaakceptowane przez Komisję Rewizyjną oddziału.

Należy również sporządzić i przesłać projekt budżetu oddziału na rok 1937.

III) W związku ze zbliżającym się Zjazdem Delegatów należy wyrównać jaknajśpieszniej zaległości w składkach.

Zaznaczamy, że zaległości składkowe będą przyczyną do pozbawiania delegatów prawa głosu.

IV) W m-cu lutym Zarząd Główny będzie przeprowadzał lagalizację oddziałów (rejestracje) u P. P. Starostów i Inspektorów obwodowych. Do wspomnianej rejestracji potrzebne są dane osobowe Zarządów oddziałowych, a więc imiona, nazwiska oraz miejsce zamieszkania prezesów, sekretarzy, skarbników i zastępców.

Dane te usilnie prosimy nadesłać pod adresem Sekretariatu jaknajśpieszniej.

V) Zarząd Główny składa serdeczne koleżeńskie podziękowanie tym wszystkim Kolegom, którzy nadesłali nam życzenia Świąteczne i Noworoczne.

VI) Jeszcze raz przypominamy że wszelkie wpłaty na rzecz Zarządu Głównego dokonywane winny być za pośrednictwem Pocztowej Kasy Oszczędności (P. K. O.) wszelkie wpłaty dokonywane przekazami pocztowymi nie będą przez Zarząd Główny przyjmowane.

VII) Materiał Redakcyjny nadesłany a nie zamieszczony w bieżącym numerze „Drogowca" ukaże się w następnym t.j. za m-c luty.

Od Redakcji: W numerze bieżącym niezamieszczamy korespondencji i protokułów z oddziałów „Krosno", „Płońsk", „Olkusz", „Dubno", „Sanok", „Kutno". Nieumieszczamy także nadesłanej korespondencji wierszowanej. Cały ten materjał zostanie wydrukowany w Miesięczniku lutowym.

Fundusz zapomogowy czy specjalny?

Ostatni Zjazd Delegatów uchwalając utworzenie funduszu zapomogowego nie raczył określić ściśle ani celu tego funduszu, ani zajął się podziałem go, ani określił wysokości w poszczególnych wypadkach zapomogi.

Może to się stało dlatego, że sam wnioskodawca nie wystąpił z konkretnym wnioskiem.

W każdym razie tak się stało, że fundusz został utworzony, ale Zarząd Główny nie może nim dysponować, gdyż niema na to żadnego upoważnienia Zjazdu Delegatów.

Może to jest i dobre, gdyż da możność do nowego Zjazdu Delegatów uzgodnić między Oddziałami ten tak ważny dla organizacji temat i Zarząd Główny po zebraniu materjału, wystąpi z odpowiednim wnioskiem jaknajlepszego przeznaczenia tego kapitału.

Otóż jeżeli chodzi o zapatrywania Oddziału Wileńskiego, to uważamy iż fundusz zapomogowy winien być przekształcony na fundusz specjalny.

Fundusz zapomogowy sądząc z samej nazwy „zapomogowy" winien iść na zapomogi.

Zastanówmy się w jakich wypadkach należy wydawać zapomogi i co należy brać pod uwagę przy wydawaniu tych zapomóg? — Stan materjalny, stan moralny, bezrobocie, śmierć.

Ani Zarząd Głjówny, ani członkowie organizacji zasadniczo nie wiedzą tego.

My wychodzimy z założenia, że jeżeli zachodzi rzeczywista potrzeba *zapomogi* członkowi organizacji, a szczególnie jego rodzinie, to ma ona rację bytu jedynie po śmierci członka, jako żywiciela rodziny.

Wszelkie inne zapomogi, — czy to pożyczki zwrotne lub bezzwrotne, czy to na zakup inwentarza, odzieży, i t. p. czy nawet na chorobę, jako potrzeby codzienne, — nie powinny obciążać funduszu ogólno związkowego, a winny być załatwiane na miejscu w Oddziałach.

Śmiem twierdzić, że częściowo tak jest. Te zadania spełniają i winne spełniać nadal Kasy Samopomocy, Kasy Oszczędnościowo-Pożyczkowe przy Oddziałach.

Ich to zadaniem jest i winny być — zapomogi w codziennym szarym życiu.

A że Kasy te spełniają swe zadanie dobrze jeżeli nie w 100%, to w 80% mamy na to dowody.

Musimy iść w kierunku tworzenia tych Kas przy Oddziałach i w ten sposób nie będzie potrzeby obciążania budżetu ogólnego pozycją „funduszu zapomogowego".

Przechodzimy do momentu, kiedy to Kasy Samopomocy nie będą w stanie sprostać swemu zadaniu i tu dodajmy tylko w pierwszych latach swego istnienia.

Jak już zaznaczyliśmy takim momentem w naszym pojęciu jest *śmierć* członka, kiedy to pozostałej rodzinie potrzebna jest pomoc w szerszym zakresie.

Rozwiązanie tego problemu widzimy w następującym sposobie:

Postanawiamy, że każdorazowo po śmierci członka, na rzecz pozostałej rodziny, opodatkowujemy się po 20 gr. od członka naszej organizacji. Tą zebraną kwotę oddziały przekazują przez Zarząd Główny rodzinie zmarłego.

Uważamy iż tu najskuteczniej przyczyniliśmy się do pomocy i to dosyć wydatnej.

Tą formę pomocy można nazwać funduszem pogrzebowym czy pośmiertnym.

Proszę sobie wyobrazić że 20 gr. x 4500 (członków) stanowi sumę 900 zł., co na dzisiejsze czasy jest to średnia półtoraroczne pobory naszej braci dróżniczej i przeciętnie 6 miesięczne pobory drogomistrzowskie.

A teraz proszę mi powiedzieć czy Zarząd Główny mając do dyspozycji rocznie około 7000 zł. może wydać jednorazowo 1000 zł.

Ja odpowiadam — nie! A dla czego łatwo jest zrozumiałe.

Słyszę jak koledzy zarzucają mi — bardzo dobrze i pięknie, ale w takim razie nam niepotrzebny jest ani fundusz zapomogowy, ani fundusz specjalny, o którym wy tak dużo gadacie.

Otóż proszę kolegów — fundusz specjalny musi być tworzony i musi być tworzony w wysokości możliwie jak największej.

Ale przeznaczenie go będzie inne, zapoczątkowane na taki cel, którego w inny sposób nie da się urzeczywistnić.

A celem tym może być i budowa schroniska dla starców i budowa sanatorium i budowa siedziby Zarządu Głównego.

Nawet śmierć nie jest tak straszna, jak jest straszna starość, ta niedołężna starość, kiedy to człowiek, jako niepotrzebny chłam, zostaje wyrzucony po za nawias życia. A niedaj Boże niema rodziny — pozostaje i bez przytułku.

To winno być celem funduszu specjalnego.

A cel ten możemy spowodzeniem osiągnąć nawet w niedalekiej przyszłości, jeżeli nie dla siebie, to dla tych, co nas zastąpią, bo tworzymy organizację nie na dzisiaj, nie na rok — tworzymy organizację z myślą o przyszłości.

Wyłuszczone zapatrywania powodują mną do wystąpienia za przekształceniem funduszu zapomogowego na fundusz specjalny i za zwiększeniem takowego.

Zastanówmy się nad poruszonemi problemami, przedyskutujmy ich na miejscach w Oddziałach i w Drogowcu.

Może z tej mąki upieczemy chleb, chleb zdrowy smaczny, posiadanie którego jedni będą nam błogosławić. inni zadrościć.

A w tym wypadku warto jest zacisnąć pasa, warto jest zmniejszyć wszelkie wydatki administracyjne na rzecz funduszu specjalnego.

(—) Czesław Kunicki.

„Od Kolegi Czesława Kunickiego z Wilna otrzymaliśmy uwagi dotyczące projektu „Funduszu Zapomogowego".

Redakcja.

Jakie fundusze są celowe

Tak się złożyło, że pisząc uwagi do § 6. „Regulaminu Funduszu Zapomogowego" mianowicie: komu i w jakich wypadkach należy przyznawać zapomogi, słuchałem jednocześnie audycji radjowej. Dziwny zbieg okoliczności. Właśnie w chwili gdy próbowałem ustalić ściśle reguły sprawiedliwego udzielania zapomóg wysłuchałem tak dziwną audycję. Treść w skróceniu taka: dwóch ludzi w korytarzu stacyjnym kolejki poślizgnąwszy się na skórce banana, leżącej na posadzce, upadli. Obaj poślizgnęli się na tej samej skórce, prawie w tym samym czasie. Obaj potłukli się doktliwie. Obaj skarżą dyrekcję kolejki do sądu. Obaj mają obrońców. No i naturalnie obaj są pewni wygrania sprawy. Lecz o dziwo! Jeden sprawę wygrywa a drugi przegrywa. Dlaczego? Otóż to, dlaczego.

A teraz pomyślmy o rzeczywistości. Fundusz zapomogowy stanowi kwota 2.400 złotych. Uprawnionych do korzystania z zapomóg jest około 4.000 członków. Niech tylko połowa zwróci się po zapomogi, to kto potrafi z 2000 ludzi wybrać najbardziej potrzebujących dziesięciu (bo dla więcej nie starczy). Ja jestem przekonany że wszyscy pozostali, 1990 członków będzie dopatrywało się niesprawiedliwego podziału, a już zupełnie uzasadnione będzie ich niezadowolenie, tak jak w tej audycji radiowej. Jeden dostał drugi nie. Dlaczego?

Ja uważam że nie warto pomagać, zresztą bardzo niewiele, dziesięciu członkom ażeby wywołać niezadowolenie 2.000 członków.

Jakie będą tego skutki łatwo sobie wyobrazić jeżeli przypominamy sobie ostatni Walny Zjazd Delegatów gdzie kilku niezadowolonych ludzi omal nie doprowadziło do rozbicia Związku.

Dla dobra Związku, uważam za konieczne, Funduszu zapomogowego nie uruchamiać.

Żebraną sumę zostawić nadal i nazwać ją choćby „funduszem inwestycyjnym" który po kilku latach da sumę za którą można będzie postawić własny budynek dla godnego pomieszczenia takiego Związku jak nasz.

Zatem budujmy a nie rujnujmy.

A teraz tylko parę słów o funduszu pośmiertnym. To mądra i możliwa do zrealizowania myśl.

Bardzo słuszne uwagi Oddziału w Stryju zmieniłbym tylko o tyle, żeby wypłacać w razie śmierci członka 600 zł., żony 200 zł., dziecka 100 zł., pobrać jednorazowo wpisowe 1 zł., żeby stworzyć odrazu kapitał; na uzupełnienie funduszu przeznaczyć 10% wpływów Zarządu Głównego. Liczę, że przyszły rok będzie lepszy od minionego gdyż poprawę już znaczną widać, a realne korzyści ze Związku zrobią resztę W żadnym wypadku nie pobierać składek po każdym zgonie.

Z 30 groszy pozostających w Oddziałach my stworzyliśmy już fundusz zapomogowy z którego w ciągu 14 miesięcy udzielono 39 zapomóg zwrotnych, w wysokości od 5 do 150 zł., ku ogólnemu zadowoleniu członków. Dlatego uważam centralny Fund. Zapom. za zbędny a pozostawienie Oddziałom tych drobnych 30-tu groszówek za konieczne i pożyteczne gdyż umożliwi im realną pracę.

Wam.

Kowel 6.I 1937 r.

Potęga Związku opiera się na Oddziałach

Oddziały to fundamentem Związku

Przyznanie wyższych grup uposażeń

dla techników zajmujących stanowiską drogomistrzów

Pomyślny rozwój Związku Pracowników Dróg Kołowych R. P. uzależniony jest od ścisłej współpracy wszystkich bez wyjątku pracowników zatrudnionych w Powiatowych Zarządach Drogowych, a szczególnie pracowników tych, których stanowisko służbowe, poziom intelektualny i wykształcenie techniczne można wyzyskać dla dobra Związku. Nawiązując do powyższego stworzyć należy taki program prac, który będzie żywo interesował wszystkich pracowników.

Osiągnąć to można wówczas, jeżeli Zarząd Główny Związku w zrozumieniu doniosłości tej sprawy, będzie z równym zainteresowaniem śledził i przeprowadzał załatwienie spraw, tyczących się każdej grupy członków Związku, a więc techników, drogomistrzów i dróżników.

Postępując w myśl podanych wyżej założeń, należy wystąpić z umotywowanym wnioskiem do władz decydujących o przyznanie dla techników z ukończoną średnią szkołą drogową, a zajmujących stanowiska drogomistrzów — wyższej grupy uposażenia, bądź specjalnego dodatku służbowego za studia fachowe.

Wniosku powyższego nie należy rozumieć w ten sposób, że wrazie jego realizacji wytworzy się niezadowolenie wśród, dromistrzów, którzy nie posiadają średniego wykształcenia technicznego.

Nie jest to bynajmniej celem niniejszego artykułu, lecz przeciwnie, chcę wyjaśnić, że właśnie znaczna część dromistrzów, to nowoprzyjęci technicy, którzy wskutek skromnego uposażenia (XI lub rzadko *X* grupa) czują się pokrzywdzeni materialnie w porównaniu do drogomistrzów bez cenzusu technicznego.

Pokrzywdzenie zawsze wpływa niekorzystnie dla normalnej pracy zawodowej, stwarza troskę o uzyskanie dochodów ubocznych, zniechęca do intensywnej pracy i powoduje małą jej wydajność.

Takie warunki odstraszają zdolniejsze jednostki od pracy administracyjnej, przez co obniża się ogólny poziom fachowy personelu Zarządów Drogowych, a to zapewne nie leży w interesie Państwa.

Przyjrzyjmy się teraz bliżej typowi pokrzywdzonych drogomistrzów.

Są to przeważnie młodzi absolwenci szkół technicznych, w których w ciągu czterech lat studiów nabyli znajomość potrzebną do samodzielnego prowadzenia robót drogowych, a nie tylko w zakresie pracy przedwojennego konduktora lub drogomistrza.

Po okresie dwóch do trzech lat praktyki w terenie dają oni sobie doskonale radę z coraz bardziej skomplikowanymi zagadnieniami administracji drogowej i jak wynika z objektywnych relacyj kierowników Zarządów Drogowych, stanowią oni niezastąpiony personel pomocniczy w pracach ściśle inżynierskich.

Nowoczesne warunki pracy w dziedzinie drogownictwa wysuwają wogóle zmianę organizacji Powiatowych Zarządów Drogowych i pod tym kątem patrzyć trzeba na rolę drogomistrza (dotychczasowemu temu tytułowi więcej odpowiada obecnie tytuł — budowniczy dróg i mostów).

W tym oświetleniu widzimy, że przekształcając dawnego drogomistrza na typ budowniczego, trzeba dostosować wysokość uposażenia do wydajności pracy tego współczesnego drogomistrza i przeto należy postawić wniosek, że wynagrodzenie drogomistrza ze średniem wykształceniem przy wstąpieniu na służbę winno być wypłacane według X grupy, po pięciu latach pracy wg. IX grupy, a po 10 latach wg. VIII grupy uposażeń.

Nie są to żądania wygórowane i maksymalne.

Wysokość uposażenia wartościowego elementu technicznego, jakiemu winien odpowiadać typ drogomistrza, nie powinno nasuwać argumentów przeciwnych temu projektowi, bowiem doświadczeni i wytrawni inżynierowie dobrze są przekonani, że trudności budżetowo finansowe nie są kwestią zasadniczą.

Wieloletnia praktyka uczy nas, że o kosztach robót drogowych decydują nie wydatki personalne, ale przedewszystkiem zapewnienie we właściwym czasie pokrycia finansowego, planowa organizacja robót oraz należyty dozór techniczny.

Tam gdzie chodzi o przeprowadzenie zadań gospodarczo-strategicznych o pierwszorzędnym znaczeniu państwowym, jakim jest racjonalna rozbudowa dróg, muszą się znaleźć prędzej czy później odpowiednie kredyty. Trzeba tylko znaleźć trafną ocenę sytuacji.

Obecnie wróćmy do Kolegów starszych drogomistrzów, którzy zapewne będą się obawiali, że technicy chcą tym sposobem robić im konkurencję oraz pozbawić ich pracy.

Tak źle nie jest Koledzy. Drogowcy, dla nas wszystkich znajdzie się praca, którą tylko musimy umiejętnie się podzielić.

Trzeba wziąć się razem za ręce, ażeby podnieść swój zawód wyżej zbiorowym wysiłkiem, w czem nam

będą bardzo pomocne ramy organizacyjne naszego związku.

Każdy z nas niech stara się skupić w swoim oddziale wszystkich kolegów drogowców, wyżej lub lub niżej od siebie w hierachii służbowej postawionych, dla ułożenia wzajemnie życzliwych stosunków, które będą pomagały w doskonaleniu pracy dla potęgi Państwa.

Techn. W. Stolarski

Łęczyca, dnia 1.X. 1936 r.

Od Redakcji. Celem uniknięcia nieporozumień Redakcja wyjaśnia, że zamieszczony wyżej artykuł jest własnym poglądem autora.



Próba wprowadzenia specjalnych rowerów dla dróżników || *Pracownik drogowy (dróżnik) z rowerem i specjalną przyczepką*

Zmechanizowanie służby drogowej (dróżników)

Na terenie Tarnopola Ministerstwo Komunikacji wprowadziło tytułem próby specjalne rowery z przyczepką dla dróżników.

Od wyników próby, będzie uzależnione wprowadzenie tego środka lokomocji na terenie całego Państwa.

Ze swej strony możemy tylko dodać, że Związek nasz od dłuższego czasu niezmordowanie tłumaczy o konieczności zmechanizowania, względnie zmotoryzowania służby drogowej.

Szybkość przenoszenia się z jednego krańca odcinku na drugi i w ten sposób możność solidniejszej i dokładniejszej pracy o charakterze kontrolnym, co znów powodowane jest koniecznością i zadaniem pełnienia przez pracowników drogowych służby nietylko o charakterze technicznym, ale i administracyjno-policyjnym, t. j. przestrzeganie porządku i regulacji ruchu, wymaga specjalnych środków technicznych zgodnych z wymogami czasu, a w pierwszym rzędzie zaopatrzenia służby drogowej w szybkie środki lokomocji.

Sądzimy, że próbne wprowadzenie specjalnych rowerów dla dróżników na terenie Tarnopola wkrótce uzyska obywatelstwo na terenie całej Rzeczypospolitej Polskiej.

Ratujmy nasze drogi

Od Redakcji. Powyższy aktualny artykuł ukaza się w Kurjerze Porannym z dn. 13.XII.

Według zdania fachowców drogi nasze przedstawiają wartość miliardów złotych. Każdemu wydawałoby się, że kapitał taki powinien być dobrze strzeżony, że władze drogowe pilnują, aby drogi były w należyty sposób używane, żeby zbyt wąskie obręcze nie cięły asfaltów i nie miażdżyły szabru na szosie, że uszkodzenia są w należyty sposób reperowane. Tak jednak na nieszczęście nie jest. Istnieje co prawda ustawa regulująca ruch na drogach i ustalająca maksymalne obciążenia na oś, — ale nie ma organu, który by przypilnował przestrzegania przepisów tej ustawy przez woźniców i szoferów.

Każdemu może się to wydać dziwne. Jakto? Przecież mamy policję, służbę drogową, powiatowych inżynierów drogowych i techników, a wreszcie wójtów i sołtysów. Ci ludzie nie mają nic do roboty, jak jeździć po drogach i pilnować przestrzegania przepisów drogowych? Tak, na nieszczęście dla dróg, myślał także ustawodawca i właśnie na wyżej wymienionych ludzi nałożył obowiązek opiekowania się drogami i przestrzegania na nich porządku. Ale sprawdziło się przysłowie: „Gdzie kucharek sześć, tam nie ma co jeść". Praktyka dowiodła, że dorywcze nadzorowanie dróg przez policjanta, dróżnika, sołtysa, inżyniera powiatowego nic nie jest warte. Dlaczego? Policja jest tak przeciążona innymi obowiązkami, że nie ma czasu na stałe patrolowanie na drogach. Sołtys nie będzie się narażał gromadzie, która go obrała. Dróżnik, który będzie dokuczał furmankom protokółami będzie miał połamane drzewka przydrożne, porozrzucane pryzmy kamienia, powierzone jego pieczy, a jeżeli te pośrednie ostrzeżenia nie pomogą — po prostu obity przez zawodowych woźniców lub miłych sąsiadów. Także inżynier powiatowy nie ma czasu jechać samochodem za furmanką, żeby ją oddać w ręce najbliższego posterunku. A jeżeli już spisano protokół, to ewentualne kary administracyjne były z reguły uchylane przez sądy, a w większości wypadków protokóły leżały miesiącami w starostwach i czekały na amnestię.

W tej dziedzinie pewną poprawę przyniósł okólnik premiera Sławoj-Składkowskiego. Ale też to cały jego skutek. Widomym sygnałem jego małej skuteczności jest tragiczna katastrofa dyr. Departamentu Dróg Kołowych p. Siły-Nowickiego. Zginął on na posterunku, gdyż droga, jak i porządek na niej były powierzone jego pieczy i pomimo największych wysiłków i najlepszych chęci nic nie mógł zdziałać. Zginął właśnie w katastrofie spowodowanej brakiem porządku na drogach. A przecież ani Min. Komunikacji ani starostów nie można posądzać o brak energji, o brak inicjatywy o sabotowanie ustawy. Poprostu nie ma możności zaprowadzenia ładu na drogach bez odpowiednich organów kontroli — a takim organem może być tylko i wyłącznie policja drogowa. Wystarczy na całe państwo 100 policjantów, którym Min. Komunikacji kupi motocykle i których będzie zaopatrywało w benzynę, aby w krótkim czasie zaprowadzić ład na drogach.

Grzywny muszą być małe, ale za to częste, ściąganie doraźne, gdyż w ten sposób spełniany pedagogiczny cel grzywny, bowiem kilkakrotne zapłacenie małych kar najlepiej wbije przepisy o porządku drogowym do głów woźniców.

Poza tym jeżeli przepisy mają chronić drogę od zniszczenia, to stanowczo należy zmienić normy obciążenia na oś samochodu i na obręcz żelazną wozu. Dzisiaj samochód, który ze względu na olbrzymie obciążenie nie jest dopuszczony do kursowania na wspaniałych drogach w Niemczech lub Szwajcarji — niszczy mosty na naszych szosach. To samo z obręczami Norma obciążenia na koło wynosi 150 kg. na każdy centymetr szerokości obręczy. Obręcz za tym szerokości 4 cm. pozwala na obciążenie koła — 600 kg., czyli na wóz można załadować 600×4=2.400 kg. Ponieważ obręcz się zbija na brzegach i z płaskiej staje się wypukła, przeto cały ciężar przenosi się na środkową część obręczy dotyka asfaltu czy też kostki. Wówczas naciska ona nie czterema a np. dwoma centymetrami i nacisk ten na 1 cm. szerokości obręczy wynosi nie 500 kg.: 4=150 kg. a 600:2=300 kg. Wtedy obręcz żelazna tnie i szybko ją niszczy.

Dla ochrony naszych dróg należy więc zmienić ustawę odnośnie dopuszczalnych obciążeń na oś samochodową i na koło z obręczą żelazną, a przede wszystkim wprowadzić policję drogową.

Kredyty na taką policję muszą się znaleźć, bo tutaj chodzi o życie dziesiątków tysięcy automobilistów, a przede wszystkim o majątek państwowy wartości 6 miliardów złotych.

Inż. J. G.

Nim zażądasz od Związku — ofiaruj cośkolwiek.
Najcenniejszą ofiarą będzie Twoja praca.

Mechanizacja i motoryzacja

W dniach 15, 16, 18 i 19 bm. w sprawach Związkowych przyjechał do Warszawy Prezes A. Ihnatowicz.

Podczas pobytu Prezesa Ihnatowicza w Sekretarjacie Związku *bardzo obszernie i szczegółowo była omawiana kwestia zmechanizowania względnie zmotoryzowania służby drogowej.*

Podstawą do takiej dyskusji posłużyło wprowadzenie na terenie Tarnopola specjalnych rowerów z przyczepką dla dróżników.

Narazie Ministerstwo Komunikacji zmechanizowanie służby drogowej traktuje *jako próbę,* to też od wyników na terenie Tarnopola będzie zależało *upowszechnienie* i wprowadzenie we wszystkich powiatach specjalnych rowerów z przyczepką dla dróżników.

Zmechanizowanie części służby drogowej a więc w konkretnym wypadku dróżników, naszym zdaniem winno *automatycznie spowodować już zmotoryzowanie tej części służby drogowej, która pełni funkcję o charakterze nadzorczym*" (a więc kierowników Powiatowych Zarządów Drogowych, techników drogowych i drogomistrzów).

Zbędną zgoła rzeczą jest obszerne uzasadnienie i motowywanie konieczności zmotoryzowania służby drogowej, pełniącej funkcje nadzorcze, co spowoduje nietylko zwiększenie wydajności pracy, lecz i nada samej pracy kontrolnej właściwego charakteru.

Jeśli więc w poważnej dyskusji nikt nie będzie kwestjonował celowości powyższego, to skolei choć pobieżnie można sobie nakreślić plan, w jaki sposób możnaby udostępnić kupno pojazdów mechanicznych.

Jako zasadę należy przyjąć skromny, aż nadto skromny budżet dużej części techników i drogomistrzów, wychodząc z tej życiowej zasady, zgóry należy odrzucić możliwości powszechnego posługiwania się środkami lokomocji zmotoryzowanej, przy nabyciu tychże za gotówkę oraz przy dotychczasowej skali ryczałtów objazdowych.

Upowszechnienie w posługiwaniu się środkami zmotoryzowanemi możliwe byłoby tylko w tym wypadku o ile służbie drogowej pełniącej czynności nadzorcze stworzylibyśmy warunki dogodnego kredytu, oraz odpowiednie środki na amortyzację.

Biorąc pod uwagę cztery typy środków lokomocji zmotoryzowanych uważamy, że przy podwyższeniu ryczałtów stałych miesięcznych i objazdowych oraz udostępnienie kupna na raty według zamieszczonego poniżej projektu, realnie możnaby potraktować zmotoryzowanie służby drogowej.

I. Dla motocykli, stały ryczałt miesięczny zł. 50, objazdowy 25 gr., rata miesięczna zł. 40 lub 50 (w zależności czy motocykl będzie z przyczepką, czy bez).

II. Dla samochodów wagi lekkiej stały ryczałt miesięczny zł. 75, ryczałt objazdowy 35 gr., rata miesięczna zł. 70.

III. Dla samochodów wagi ciężkiej stały ryczałt miesięczny zł. 100, objazdowy 45., gr., rata miesięczna zł. 90.

Są pewne dane, że przy masowym i powszechnym reflektowaniu na samochody i motocykle, można liczyć na podwyższenia ryczałtów i udostępnienie kredytu przez czynniki miarodajne.

Naturalnie starania Związku mogą wtedy tylko liczyć na zrozumienie ze strony czynników miarodajnych, o ile cyfra reflektantów ze strony służby drogowej będzie przynajmniej wahała się w granicach 60—80% ogółu pracowników drogowych (w rozumieniu personelu nadzorczego, a więc techników i drogomistrzów).

Celem dokładniejszego zapoznania czytelników, zamierzamy specjalny techniczny opis samochodów, oraz motocykli.

Jednocześnie jak to Szanowni Koledzy widzą załączamy kwestionarjusz z prośbą o wypełnienie i natychmiastowe odesłanie pod adresem Sekretarjatu.

Podkreślamy, że wypełniający kwestjonariusz decyduje się na kupno samochodu lub motocyklu warunkowo, a to w zależności od podanego przez nas projektu podwyższenia ryczałtów i rozłożenia kupna na raty miesięczne.

DJ. M.

Stan gotówkowy w dniu wyjścia numeru przedstawiał się następująco:

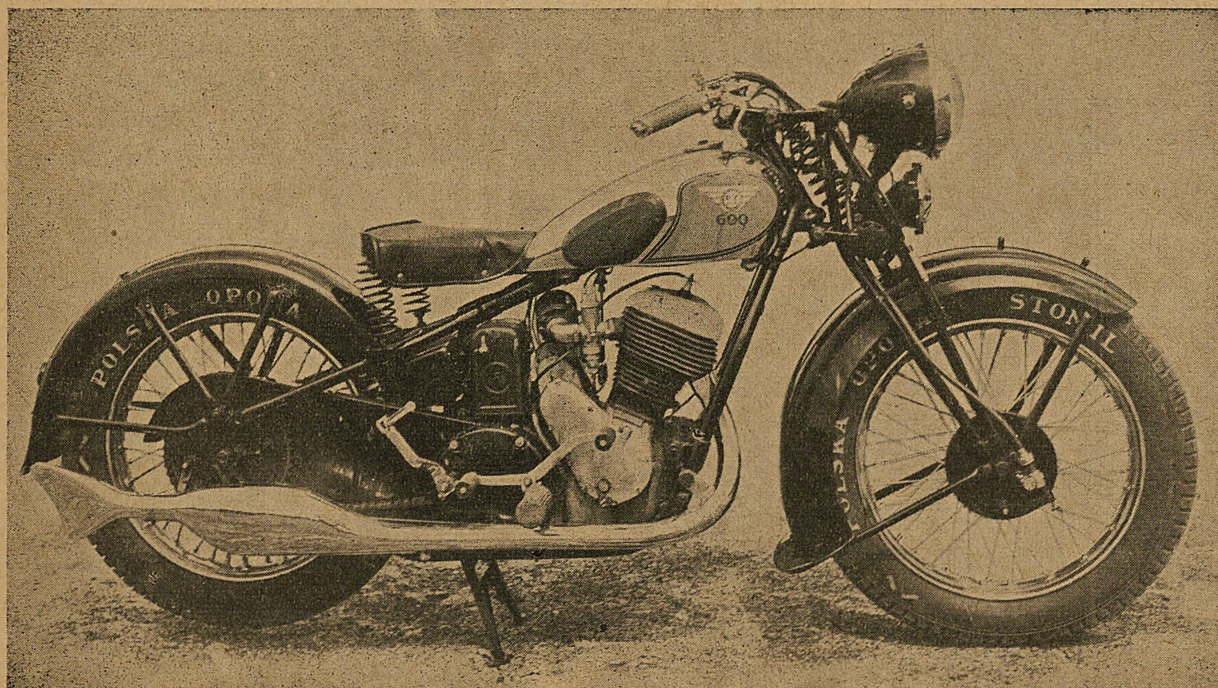
Gotówka w kasie zł. 897.14, gotówka w P. K. O. zł. 438.26, gotówka w K. K. O. zł. 3.520.70, zadłużenie 0.—

Fundusz Zapomogowy posiada pełne pokrycie.

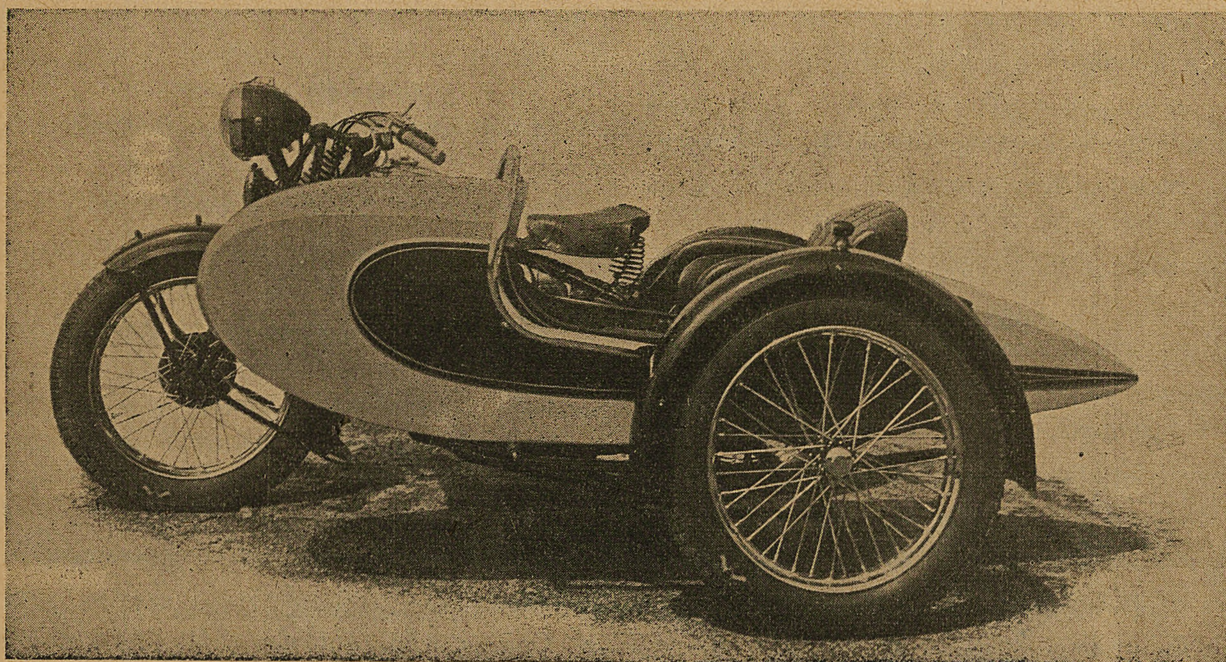
Modele motocykli „Sokół“

Cena motocykla „Sokół“ bez przyczepki Zł. **2.300**
Cena motocykla „Sokół“ z przyczepką Zł. **2.900**

Od Redakcji: Załączone fotografje motocykli odnoszą się do naszego artykułu p. t. **„Mechanizacja i motoryzacja“**. Uważamy, że spełniamy nie tylko obowiązek względem członkow naszej Organizacji, ale także w stosunku do społeczeństwa i do Państwa. Publikując i podkreślając stale i bez przerwy konieczność zmotoryzowania służby drogowej.



Motocykl Sokół bez przyczepki



Motocykl Sokół z przyczepką

„Fiat 500" Opis techniczny

Dwuosobowy — siedzenia przesuwane, za siedzeniem miejsce na duży bagaż, lub mniejszy i siedzenie na 2 osoby.

Waga własna 540 kg.
Długość 2.000 mm.
Moc 13 K. M.
Obroty 3.200 — 3.400.
Pojemność cylindra 550 cm³.
Paliwo 5 — 6 litrów na 100 km.
Pojemność karteru 2 litry.
Szybkość do 90 km. na godzinę.

Skrzynka 4-o biegowa (5 tylny) dwa biegi synhronizowane.

Przednie koła niezależnie zawieszone.
Pełna deska rozdzielcza.
Amortyzatory oliwne.
Koło zapasowe na bagażniku.
Dach ruchomy lub sztywny.
Cena Zł. 3.700.

Ze względu na swą lekkość nadaje się wybitnie do dróg bocznych.

„Fiat 508" Opis techniczny

Silnik — 4 cyl. — 23 K. M. eff. — śred. cyl. 65 mm. — skok 75 m.. — pojemność 995 ccm.

Silnik wraz z sprzęgłem i skrzynką biegów jest umieszczony elastycznie w ramie. Głowica do zdejmowania. Tłoki aluminjowe. Zawory boczne. Wał stawidłowy napędzany bezszumnym łańcuchem. Wał korbowy na 3 łożyskach. Smarowanie pod ciśnieniem. Zapłon z akumulatora o przyśpieszeniu automatycznem. Gaźnik dolnossący z automatycznym rozpylaczem rozruchowym. Filtr do powietrza i benzyny. Pojemność zbiornika benzyny 31,5 litrów wraz z rezerwą 4 l.

Transmisja — sprzęgło elastyczne jednotarczowe suche — łatwe do regulowania. Synchronizowana 4-o biegowa skrzynka biegów z dwoma cichemi biegami i biegiem tylnym. Wał kardanowy z dwoma elastycznemi przegubami. Tylny most o cichej przekładni stożkowej z dyferencjałem.

Rama — wyjątkowo niska z blachy stalowej prasowanej z usztywniającą poprzeczką krzyżową.

Zawieszenie — na 4 długich i mocnych resorach półeliptycznych specjalnie wykonanych dla naszych warunków drogowych, z amortyzatorami hydraulicznemi.

Ogumienie — niskiego ciśnienia, Superbalonowe. Wymiar 4,50x16 marki „Stomil".

Hamulce — hydrauliczne na cztery koła, oraz niezależny hamulec ręczny działający na transmisję.

Kierownica — lewostronna.

Instalacja elektryczna — Akumulator 12 volt o wielkiej pojemności, prądnica, rozrusznik, reflektory o 3-ch światłach, sygnał elektryczny z wyłącznikiem na kole sterowym, lampki do oświetlenia numeru i tablicy.

Wyposażenie — Dwa koła zapasowe ogumione, zderzaki, wycieraczka szyby, kierunkowskazy, zegarek, licznik kilometrów, szybkościomierz, wskaźnik ilości benzyny oraz narzędzia i przybory.

Karoserja — 4 osobowa całkowicie stalowa z szybami nierozpryskującemi się w razie rozbicia. Wnętrze karoserji wykonane starannie i elegancko. Dwa przednie siedzenia są przesuwalne i posiadają oparcia do przechylania.

Wymiary: Rostaw osi 2300 mm., Szerokość toru (tył) 1200 mm.

Cena Zł.: 5.400.

Opis Techniczny Motocykla „SOKÓŁ 600"

SILNIK: jednocylyndrowy, czterotaktowy, bocznozaworowy, chłodzony powietrzem, zawieszony na gumowych poduszkach, od dołu chroniony stalową blachą grub. 2 mm.

średnica	83 mm.
skok tłoka	106 mm.
pojemność skokowa	575 cm
stopień sprężania	1.4 75
moc przy 3900 obr./min.	15,5 KM.

cylinder z wysokowartościowego żeliwa, głowica aluminjowo-krzemowa, korbowód ze stali chromo-niklowej o przekroju 2-teowym, zawory ze stali specjalnej, tłok ze stopu lekkiego z dwoma pierścieniami uszczelniającymi i jednym olejowym, *Karburator* „Amal" 26 z regulacją dodatkowego powietrza i filtrem.

ZAPŁON: magdyno Millera Typ MC. 1.
OLIWIENIE: pod ciśnieniem (patent P. Z. Inż).

SKRZYNKA PRZEKŁADNIOWA: 3-biegowa, zblokowana z silnikiem, zmiana przekładni nożna.

SPRZĘGŁO: korkowe, wielotarczowe, oliwione.

NAPĘD: łańcuchowy z amortyzatorem (Patent P. Z. Inż.).

RAMA: rurowa, kołyskowa o prześwicie 145 mm.

WIDELEC: z rur stalowych, zaopatrzony w amortyzatory: pionowy i kierunkowy.

HAMULCE: na przednie koło ręczny, na tylne koło nożny.

KOŁA: szprychowe chromowane, wymienne, wym. 19x3.

OPONY: balonowe „Stomil" wym. 27x4.

STOJAKI: dwa, jeden pod przednim kołem, drugi pod silnikiem.

ZBIORNIKI: paliwa chromowany o pojemności 15 l., oleju — o pojemności 2,2 l.

SIODEŁKO: kierwcy — typu angielskiego o sprężynach dostosowanych do wagi kierowcy.

INSTALANCJA ELEKTRYCZNA: 6-ciowoltowa, akumulator 12 amp/godz. prądnica Millera 36 watt, typ. D. M. 3 T.

WYPOSAŻENIE: latarnia przednia z przełącznikiem oraz wbudowanym licznikiem kilometrów, wskaźnikiem szybkości jazdy, amperomierzem i bezpiecznikiem instalancji elektrycznej, komplet narzędzi, pompka, oraz reparaturka do dętek sygnał elektryczny 6 v.

WYMIARY: rozstaw osi 1430 mm., rozstaw kół z bocznym wózkiem 1145 mm., całkowita długość 2160 mm., szerokość (bez wózka) 780 mm., (z wózkiem) 1630 mm., najniższy punkt 145 mm., wysokość siodełka 720 mm.

WAGA: motocykla 170 kg., wózka 85 kg.

ZUŻYCIE: benzyny na 100 km. 4 l. bez wózka, 5,5 l. z wózkiem, oleju 0,1 l.

SZYBKOŚĆ: maksymalna motocykla bez wózka 110 km./godz. z wózkiem 90 km./godz.

WYPOSAŻENIE DODATKOWE: Siodełka tylne z podnóżkami, bagażnik, odwietrznik, reparaturka łańcucha, zapasowe części wymienne na specjalne życzenie za dodatkową zapłatą.

Cena motocykla „SOKÓŁ 600" Zł. 2.300.—

Loco wytwórnia P. Z. Inż. przy regulacji gotówkowej.

Boczny wózek: podwozie z rur stalowych, resory półeliptyczne, nadwozie o linjach opływowych, siedzenie o podwojnych sprężynach spiralnych obite specjalnym materiałem, pałąk ochronny chromowany, latarka boczna na błotniku, latarka tylna do oświetlenia tablicy numerowej.

Cena wózka przyczepnego Zł. 600.—

Loco wytwórnia P. Z. Inż. przy regulacji gotówkowej.

W sprawie Walnego Zjazdu

W związku z koniecznością podjęcia już dzisiaj starań o uzyskanie zniżkowych biletów kolejowych dla Delegatów na Walny Zjazd — prosimy Zarządy Oddziałów o niezwłoczne zwołanie ogólnych zebrań członków Oddziałów, celem wyłonienia delegatów na Walny Zjazd.

Wybory delegatów na Walny Zjazd dokonane być winne w myśl § 19 statutu Związku.

Zarządy Oddziałów, po dokonanym wyborze, winny niezwłocznie podać Zarządowi Głównemu imiona, nazwiska i adresy prywatne wybranych delegatów na Walny Zjazd, zaznaczając równocześnie nazwę stacji kolejowej, z której dany delegat wyjedzie na Walny Zjazd.

Listy Zarządów Oddziałów, podające delegatów na Walny Zjazd winny być bezwzględnie podpisane przez 2 członków Zarządu Oddziału. Listy, nie uwzględniające powyższego, nie będą przez Zarząd Główny brane pod uwagę.

Wszelkie inne szczegóły, dotyczące Walnego Zjazdu Delegatów zostaną podane w lutowym numerze „Drogowca".

Delegaci, nie zgłoszeni Zarządowi Głównemu w podany wyżej sposób do dnia 20 lutego 1937 roku, nie mogą liczyć na uzyskanie za pośrednictwem Zarządu Głównego ulg kolejowych.

Z życia oddziałów

ODDZIAŁ NA POWIAT RAWA MAZOWIECKĄ

W dniu 29.XI. 1936 odbyło się zebranie oddziałowe. Zebranie zagaił p. Inż. Gedrwyć omawiając sprawy organizacyjne i nawołując zebranych do pracy dla dobra państwa.

Na przewodniczącego zebrania wybrano jednogłośnie kol. Stolarka Franciszka.

P. Gralewski zreferował odezwę Komitetu uczczenia Dyrektora Departamentu Inż. Siła-Nowickiego.

Następnie przystąpiono do wyborów Zarządu. Na wniosek Kol. Gralewskiego wybór Zarządu odbył się za pomocą kartek (głosowanie tajne) do Zarządu weszli: Stolarek Fr., Gralewski St., Lipiński Antoni,Słomka Jan, Zuczkowski Kazim. Czernek Jan, Szmidt Józef, Sprawę Kasy Samopomocy zreferował kol. Zuczkowski.

Sprawę kupna rowerów zreferował kol. Gralewski.

Sprawę umundurowania p. Lipiński. Kol. Lipiński zreferował także sprawy kupna i pozwolenia na broń.

ODDZIAŁ NA POWIAT KROSNO.

Zasyła życzenia Świąteczne i Noworoczne dla Zarządu Głównego i prezesa Kol. A. Ihnatowicza. Oddział prosi usilnie o wyjednanie ciepłej służbowej odzieży.

Oddział nawołuje do wstępowania w szeregi Związkowe, do kartności i do solidarności.

ODDZIAŁ NA POWIAT LUBARTÓW.

W dniu 18.X. 1936 odbyło się zebranie oddziałowe

Zebranie zagił kol. Prezes Czyżyk. Zebraniu przewodniczył kol. Dębicki. Po uczczeniu zmarłego tragiczną śmiercią Dyrektora Siła-Nowickiego odczytano protokół z ostatniego zebrania.

Sprawozdanie kasowe złożył skarbnik, wyjaśnień udzielał kol. technik Dębicki. Sprawozdanie Kasowe zostało przez zebranych przyjęte jednogłośnie. Omówiono także kasę Samopomocy. Do kasy należy 15-tu członków. Saldo Kasy Samopomocy wynosi 373.73 gr. Uchwalono jednogłośnie podnieść składki do 2 złotych. od członka.

Po omówieniu spraw związkowych kol. Dębicki w dłuższym referacie omówił utrzymanie jezdni szabrowej i brukowanej. Jednocześnie zebrani podkreślili w swych przemówieniach wielki pożytek jaki płynie z tak facohwo wygłoszonych referatów, gdzie oprócz omówienia i zapoznania się ze sprawami Związkowemi t. j. natury społecznej, zebrani przez zaznajomienie się z najnowszymi zdobyczami technicznemi względnie przepisami i rozporządzeniami pogłębiają swe wiadomości fachowe z pożytkiem dla siebie i dla Państwa.

Następnie postanowiono zwrócić się do Zarządu Głównego o interwencję w sprawie butów, kożuchów, premji.

Imię i nazwisko ....

Oddział ....

Czy reflektuje na kupno pojazdu mechanicznego

tak nie

Na motocykl z przyczepką

Na motocykl bez przyczepki

Na samochód wagi lekkiej

Na samochód wagi ciężkiej

Niepotrzebne wykreślić

UWAGA:

Cena ewentualnego nabycia pojazdów mechanicznych - motocykli 2.300 — 2900, samochodu 3.700 i 5.400.

Uzależniam kupno od podwyższenia ryczałtów.

Podpis

ODDZIAŁ NA POW. KRASNYSTAW.

Zebranie odbyło się w dniu 20.XII. 36r. Przewodniczył Kol. Gizak Franciszek. Sekretarzował Kol. Iwaniak Edward. Na zebraniu wybrano nnowy Zarząd w składzie: Prezes Kol. Gizak Franciszek, zastępca Jabłoński Józef, Skarbnik Glenia Stanisław, sekretarz Jarocz Władysław. Do Komisji Rewizyzjnej Kol. Iwaniaka Edwarda Dorosza Stanisława, Borowskiego Jana.

ODDZIAŁ POW. BARANOWICZE.

W dniu 1 stycznia odbyło się Zebranie Oddziału. Na zebraniu postanowiono wydelegować 2 członków na zebranie do Wilna, na koszt kasy Oddziału.

Zwrócono się do Zarządu Głównego o zwiększenie ilości nadsyłanego Drogowca.

ODDZIAŁ NA POW. BIAŁYSTOK.

W dniu 1 stycznia odbyło się zebranie oddziału Obecnych na zebraniu 27 członków przewodniczył p. technik A. Kantorski, sekretarzował K. Domanowski. Po uczczeniu pamięci pierwszego Marszałka Polski ś. p. Józefa Piłsudskiego, patrona Związku, poruszono szereg spraw związkowych. Jednocześnie przewodniczący szczegółowo omówił technikę potrącania z poborów składek członkowskich, oraz wyjazd delegatów na zebranie do Wilna.

Na wspomniane zebranie postanowiono delegować 2-ch dróżników Kol. L. Synowca i Kol. K. Domanowskiego.

ODDZIAŁ WILNO.

W dniu 13.XII. 36. odbyło się zebranie oddziału wileńskiego. Na zebraniu obecny był inż. Z. Łukaszewicz.

Uczczono przez powstanie i 2 minutową ciszę tragiczną śmierć Dyrek. Departamentu Min. Komunikacji ś. p. St. Siła-Nowickiego, oraz śmierć W. Wojewody K. Gintowt-Dziewałtowskiego.

K. Cz. Kunicki omówił w swym referacie historję powstania Państwa Polskiego.

Technik drogowy Kol. R. Gunałkiewicz obszernie zapoznał zebranych z ważniejszymi przepisami porządkowemi na drogach publicznych oraz o sposobie wprowadzenia ich w życie.

Przybyły na zebranie Kier. Pow. Zarządu Drogowego inż. Z. Łukaszewicz w przemówieniu swem skreślił życiorys śp. Dyrektora St. Siła-Nowickiego.

Równocześnie zapznał zebranych o przepisach porządkowych, oraz omówił odezwę Komitetu Uczczenia pamięci inż. Siła-Nowickiego.

Zebrani zadeklarowali upodatkować się w wysokości od pensji zł:

100 — 2 zł.
200 — 6 zł.
300 — 12 zł.
400 — 24 zł.

ODDZIAŁ NA POW. ROPCZYCE.

W dniu 13.XII. 36 odbyło się zebranie Oddziału na powiat Ropczyce. Na zebraniu bardzo obszernie została omówiona kwestia zaległych składek na rzecz Związku.

Oddział postanowił uregulować swe zaległości. Zwłoka powstała na skutek trudności materialnych szeregu członków.

Prosimy zainteresowanych członków Związku o bezwłoczne wycięcie niniejszego kwestjonarjusza i przesłanie pod adresem Sekretarjatu, Warszawa I — Nowogrodzka 33.

PRZEDPŁATA roczna — **3,50 zł.**, kwartalna — **90 gr.**, miesięczna — **30 gr.**
Członkowie Związku otrzymują „Drogowca“ bezpłatnie.
OGŁOSZENIA: Okładki: IV str. 300 zł. II i III — 250 zł., za tekstem str. 200 zł.
Ogłoszenia artykułowe i w tekście 25% drożej.

Wydawca: Zarz. Gł. Zw. Zaw. Prac. Dróg Kol. R.P. Im. Marsz. J. Piłsudskiego
Redakcja i Administracja: Warszawa I, ul. Nowogrodzka 33 m. 4 tel. 7.22-32
Redaktor Naczelny i odpowiedzialny Jan Maciejowski

Zakłady Drukarskie „Kolumna“, Warszawa, Nowy Świat 39 tel. 2.78-52.